

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 2003-056595

(43)Date of publication of application : 26.02.2003

(51)Int.Cl.

F16D 7/02

F16F 15/12

F16H 35/10

(21)Application number : 2001-241566

(71)Applicant : OGURA CLUTCH CO LTD

(22)Date of filing : 09.08.2001

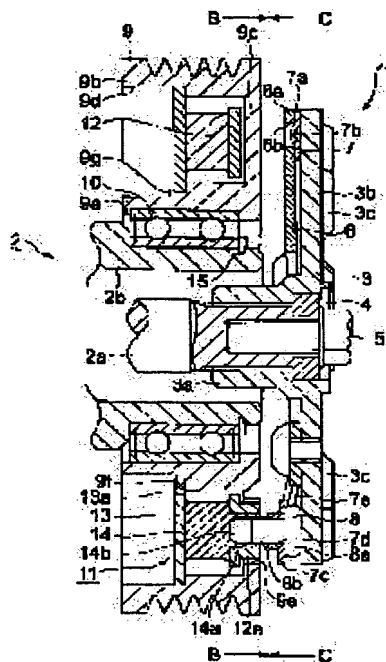
(72)Inventor : KUROSU YOSHIHIRO

(54) POWER TRANSMISSION

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To provide a power transmission capable of facilitating assembly to a compressor and the like.

SOLUTION: An annular elastic member 7, formed with an engagement protruding part 7b at a part 7a to be clamped, and a retaining plate 6 formed with a latching hole 6b for engaging the engagement protruding part 7b at a retaining part 6a extending in a radius direction, are fixed at a flange part 3b of a first rotating member 3. A head part 8a of an engagement member 8 is interposed in between a supporting part 7c of the elastic member 7 and the flange part 3b. A leg part 8b of the engagement member 8 is engaged with a latching part 14b of a damper mechanism 11. Assembling is conducted, so that the head part 8a of the engagement member 8, intruded in an introducing part 3c formed at the flange part 3b and the leg part 8b of the engagement member 8, is separated from the stop part 14b, when frictional connection is released between the part 7a to be clamped and the retaining part 6a caused by overload applied to the first rotating member 3.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

【特許請求の範囲】

【請求項 1】 同軸線上で互いに回転自在に配設された第 1 回転部材および第 2 回転部材と、半径方向に伸び板厚方向に弾性変形可能な保持部が円周方向に間隔をおいて設けられ前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材に固定された保持板と、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材と前記保持板の保持部との間に挟持された前記保持部と同数の被挟持部と、円周方向において隣接する被挟持部の間に設けられた支持部と、これら被挟持部と支持部とを連結する板厚方向に弾性変形可能な連結部が設けられた環状の弾性部材と、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材と前記弾性部材の支持部との間に介在された頭部と、この頭部から軸線方向に伸びた脚部が設けられ、前記弾性部材の支持部に支持された係合部材と、前記第 2 回転部材または前記第 1 回転部材に設けられ前記係合部材の脚部が係合された係止部と、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材に設けられ前記係合部材の頭部が陥入する陥入部とを備え、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材に過負荷が加わったとき、前記保持板の保持部の弾性復帰力による前記弾性部材の被挟持部と前記保持板の保持部との摩擦結合が解除され、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材と前記弾性部材が相対的に回転するとともに、前記弾性部材の連結部の弾性復帰力により、前記係合部材の頭部が前記陥入部に陥入して前記係合部材の脚部が前記係止部から離脱することを特徴とする動力伝達機構。

【請求項 2】 同軸線上で互いに回転自在に配設された第 1 回転部材および第 2 回転部材と、半径方向に伸び板厚方向に弾性変形可能な保持部が円周方向に間隔をおいて設けられ前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材に固定された保持板と、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材と前記保持板の保持部との間に挟持された前記保持部と同数の被挟持部と、円周方向において隣接する被挟持部の間に設けられた支持部と、これら被挟持部と支持部とを連結する連結部が設けられた環状の弾性部材と、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材と前記弾性部材の支持部との間に介在された頭部と、この頭部から軸線方向に伸びた脚部が設けられ、前記弾性部材の支持部に支持された係合部材と、前記第 2 回転部材または前記第 1 回転部材に設けられ前記係合部材の脚部が係合された係止部と、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材に設けられ前記係合部材の頭部が陥入する陥入部と、前記係合部材の頭部を前記陥入部に陥入する押圧部材とを備え、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材に過負荷が加わったとき、前記保持板の保持部の弾性復帰力による前

記弾性部材の被挟持部と前記保持板の保持部との摩擦結合が解除され、前記第 1 回転部材または前記第 2 回転部材と前記弾性部材が相対的に回転するとともに、前記押圧部材の弾性復帰力により、前記係合部材の頭部が前記陥入部に陥入して前記係合部材の脚部が前記係止部から離脱することを特徴とする動力伝達機構。

【請求項 3】 請求項 1、2 に記載された動力伝達機構において、第 1 回転部材または第 2 回転部材の円周方向を数等分した位置に、2 つの陥入部が円周方向に間隔をおいて設けられていることを特徴とする動力伝達機構。

【請求項 4】 請求項 1、2 または 3 に記載された動力伝達機構において、係合部材の脚部が係合された係止部が設けられ、第 2 回転部材または第 1 回転部材に連結されたダンパ機構を備えたことを特徴とする動力伝達機構。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】この発明は、カーエアコン用コンプレッサ等に組み付けられる動力伝達機構に関するものであり、特に、過負荷が加わったとき動力伝達が遮断される動力伝達機構に関するものである。

【0002】

【従来の技術】この種の動力伝達機構としては、特開 2000-18157 号公報に記載されたものがある。この公報の動力伝達機構は、カーエアコン用コンプレッサの回転軸に装着された第 1 回転部材（ハブ）と、同コンプレッサのハウジングに形成された円筒部に軸受を介して回転自在に支持された第 2 回転部材（プーリ）が同軸線上に配設されている。また第 1 回転部材には、係合部材（トルク伝達ピン）の頭部が係止される貫通穴が穿設されたフランジ部が一体に形成され、第 2 回転部材には、半径方向外側に張り出した円弧状の凹部が形成されたホルダプレートと、上記係合部材の脚部が陥入される陥入部（貫通穴）が穿設されたストッパプレートが固定されている。さらに、ホルダプレートとストッパプレートの間には、ダンパゴムが固着されたリベットと上記係合部材が固定されたダンパ保持プレートが設けられている。

【0003】このような構成の動力伝達機構は、第 1 回転部材に過負荷が加わると、第 2 回転部材に伝達されている動力によりダンパゴムが回転方向に圧縮され、ストッパプレートとダンパ保持プレートが相対的に回転するとともに、ダンパゴムの軸線方向の弾性復帰力により、係合部材の脚部がストッパプレートの陥入部に陥入して係合部材の頭部が第 1 回転部材の貫通穴から離脱するので、第 2 回転部材から第 1 回転部材への動力伝達は遮断される。

【0004】

【発明が解決しようとする課題】従来の動力伝達機構は、第 2 回転部材をコンプレッサの円筒部に組み付けた

後、第 1 回転部材をコンプレッサの回転軸に装着するとともに、ダンパゴムを軸線方向に圧縮して係合部材の頭部を第 1 回転部材のフランジ部の貫通穴に嵌合した状態で、ストッププレートで第 2 回転部材に固定することにより、コンプレッサへの組み付けが完了する構成を採用しているため、コンプレッサへの組み付け作業が面倒であると考えられた。この発明は、コンプレッサ等への組み付けが簡単にできる動力伝達機構を提供することを目的とする。

【0005】

【課題を解決するための手段】このような目的を達成するために、第 1 発明の動力伝達機構 (1) は、同軸線上で互いに回転自在に配設された第 1 回転部材 (3) および第 2 回転部材 (9) と、半径方向に延び板厚方向に弾性変形可能な保持部 (6a) が円周方向に間隔をおいて設けられ前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) に固定された保持板 (6) と、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) と前記保持板 (6) の保持部 (6a) との間に挟持された前記保持部 (6a) と同数の被挟持部 (7a) と、円周方向において隣接する被挟持部 (7a) の間に設けられた支持部 (7c) と、これら被挟持部 (7a) と支持部 (7c) とを連結する板厚方向に弾性変形可能な連結部 (7e) が設けられた環状の弾性部材 (7) と、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) と前記弾性部材 (7) の支持部 (7c) との間に介在された頭部 (8a) と、この頭部 (8a) から軸線方向に延びた脚部 (8b) が設けられ、前記弾性部材 (7) の支持部 (7c) に支持された係合部材 (8) と、前記第 2 回転部材 (9) または前記第 1 回転部材 (3) に設けられ前記係合部材 (8) の脚部 (8b) が係合された係止部 (14b) と、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) に設けられ前記係合部材 (8) の頭部 (8a) が陥入する陥入部 (3c) とを備え、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) に過負荷が加わったとき、前記保持板 (6) の保持部 (6a) の弾性復帰力による前記弾性部材 (7) の被挟持部 (7a) と前記保持板 (6) の保持部 (6a) との摩擦結合が解除され、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) と前記弾性部材 (7) が相対的に回転するとともに、前記弾性部材 (7) の連結部 (7e) の弾性復帰力により、前記係合部材 (8) の頭部 (8a) が前記陥入部 (3c) に陥入して前記係合部材 (8) の脚部 (8b) が前記係止部 (14b) から離脱することを特徴とする。

【0006】また第 2 発明の動力伝達機構 (16) は、同軸線上で互いに回転自在に配設された第 1 回転部材 (3) および第 2 回転部材 (9) と、半径方向に延び板厚方向に弾性変形可能な保持部 (6a) が円周方向に間隔をおいて設けられ前記第 1 回転部材 (3) または前記

第 2 回転部材 (9) に固定された保持板 (6) と、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) と前記保持板 (6) の保持部 (6a) との間に挟持された前記保持部 (6a) と同数の被挟持部 (17a) と、円周方向において隣接する被挟持部 (17a) の間に設けられた支持部 (17c) と、これら被挟持部 (17a) と支持部 (17c) とを連結する連結部 (17e) が設けられた環状の弾性部材 (17) と、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) と前記弾性部材 (17) の支持部 (17c) との間に介在された頭部 (8a) と、この頭部 (8a) から軸線方向に延びた脚部 (8b) が設けられ、前記弾性部材 (17) の支持部 (17c) に支持された係合部材 (8) と、前記第 2 回転部材 (9) または前記第 1 回転部材 (3) に設けられ前記係合部材 (8) の脚部 (8b) が係合された係止部 (14b) と、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) に設けられ前記係合部材 (8) の頭部 (8a) が陥入する陥入部 (3c) と、前記係合部材 (8) の頭部 (8a) を前記陥入部 (3c) に陥入する押圧部材 (18) とを備え、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) に過負荷が加わったとき、前記保持板 (6) の保持部 (6a) の弾性復帰力による前記弾性部材 (17) の被挟持部 (17a) と前記保持板 (6) の保持部 (6a) との摩擦結合が解除され、前記第 1 回転部材 (3) または前記第 2 回転部材 (9) と前記弾性部材 (17) が相対的に回転するとともに、前記押圧部材 (18) の弾性復帰力により、前記係合部材 (8) の頭部 (8a) が前記陥入部 (3c) に陥入して前記係合部材 (8) の脚部 (8b) が前記係止部 (14b) から離脱することを特徴とする。

【0007】また第 3 発明の動力伝達機構は、第 1、第 2 発明の動力伝達機構において、第 1 回転部材 (3) または第 2 回転部材 (9) の円周方向を数等分した位置に、2つの陥入部 (3c) が円周方向に間隔をおいて設けられていることを特徴とする。

【0008】また第 4 発明の動力伝達機構は、第 1、第 2 または第 3 発明の動力伝達機構において、係合部材 (8) の脚部 (8b) が係合された係止部 (14b) が設けられ、第 2 回転部材 (9) または第 1 回転部材 (3) に連結されたダンパ機構 (11) を備えたことを特徴とする。

【0009】

【発明の実施の形態】以下、この発明を図示した実施の形態により説明する。図 1～図 5 には、カーエアコン用コンプレッサに組み付けられた動力伝達機構が示され、図 1 は平面図、図 2 は図 1 の AA 線断面図、図 3 は図 2 の BB 線矢視図、図 4 は図 2 の CC 線矢視図、図 5 は動力伝達が遮断された状態で示した断面図である。これら図面の動力伝達装置 1 は、エンジンやモータの動力により駆動されるカーエアコン用コンプレッサ 2 に組み付け

られ、コンプレッサ 2 の回転軸 2 a に配設された第 1 回転部材（ハブ）3 と、コンプレッサ 2 のハウジングに形成された円筒部 2 b に支持された第 2 回転部材（プーリ）9 が同軸線上に配設されている。

【0010】第 1 回転部材 3 は、中心にスプライン穴が形成された円筒状のボス部 3 a と、このボス部 3 a から半径方向外側に延設された円板状のフランジ部 3 b が一体に形成されている。また第 1 回転部材 3 のボス部 3 a には、回転軸 2 a の先端が当接する当接板 4 が固定され、この当接板 4 に回転軸 2 a が当接するまでボス部 3 a を回転軸 2 a にスプライン嵌合した後、ボルト 5 を当接板 4 の貫通穴から挿入して回転軸 2 a のネジ穴に螺合することにより、第 1 回転部材 3 は回転軸 2 a に一体回転可能に装着されている。さらに第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b には、その内側面を外側面側にプレス押すことにより凹陷状の陥入部 3 c が形成されている。この実施の形態においては、フランジ部 3 b の円周方向を 3 等分した位置に、2 つの陥入部 3 c が円周方向に間隔をおいて設けられており、第 2 回転部材 9 の回転方向に関係なく動力伝達機構 1 をコンプレッサ 2 に組み付けることができるようになっている。

【0011】また第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b の内側面（第 2 回転部材側の側面）には、保持板 6 がネジで固定されている。保持板 6 は、金属の薄板（例えばバネ鋼）をプレス加工により打ち抜くことにより形成され、フランジ部 3 b に固定される環状の基部と、この基部の円周方向を 3 等分した位置から半径方向外側に延びた略矩形形状の保持部 6 a が設けられている。保持板 6 の保持部 6 a は、その板厚方向に弾性変形が可能であり、また弾性部材 7 の係合凸部 7 b が係合される係止穴（貫通穴）6 b が形成されている。

【0012】弾性部材 7 は、板厚が保持板 6 より薄い金属の薄板（例えばバネ鋼）をプレス加工により環状に打ち抜くことにより形成されている。また弾性部材 7 は、円周方向を 3 等分した位置の部位が、第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b と保持板 6 の保持部 6 a との間に挟持された被挟持部 7 a として設けられ、この被挟持部 7 a に形成された係合凸部 7 b が保持板 6 の係止穴 6 b に嵌合されている。さらに弾性部材 7 は、係合凸部 7 b に対して 60 度ずれた位置の部位が支持部 7 c として設けられ、その支持部 7 c にはバーリング加工により貫通穴 7 d が形成されている。また弾性部材 7 は、被挟持部 7 a と支持部 7 c との間を板厚方向に弾性変形可能な円弧状の連結部 7 e として設けられている。

【0013】弾性部材 7 の各支持部 7 c には、係合部材 8 が個々に支持されている。係合部材 8 は、金属の有頭ピンにより設けられ、頭部 8 a が弾性部材 7 の支持部 7 c と第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b との間に介在され、軸線方向に延びた円筒状の脚部 8 b が弾性部材 7 の貫通穴 7 d に挿入されている。また係合部材 8 の頭部 8

a は、弾性部材 7 の連結部 7 e の弾性復帰力により、弾性部材 7 の支持部 7 c と第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b との間に保持されている。

【0014】係合部材 8 の脚部 8 b は、第 2 回転部材 9 側に設けられたダンパ機構 11 の有底穴からなる係止部 14 b に嵌合されている。第 2 回転部材 9 は、内周面に軸受 10 の外輪が圧入嵌合された内側円筒部 9 a と、外周面にベルト溝が形成された外側円筒部 9 b と、これら内側円筒部 9 a と外側円筒部 9 b の端部を連結した円板部 9 c が形成され、第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b とは反対側に開口した環状溝 9 d が設けられている。

【0015】第 2 回転部材 9 の環状溝 9 d には、ダンパ機構 11 が收容されている。ダンパ機構 11 は、円周方向を 3 等分した位置に円筒部 12 a が形成された第 1 の円板 12 と、内周面側が内側円筒部 9 a の外周面に形成された段差部に当接して外周面側が外側円筒部 9 b の内周面に形成された段差部に当接した第 2 の円板 13 と、これら第 1、第 2 の円板 12、13 に固着された環状のダンパゴム 14 が設けられている。また第 1 の円板 12 の円筒部 12 a は、第 2 回転部材 9 の円板部 9 c に形成された円弧状の長穴 9 e 内に突出しているとともに、円筒部 12 a 内には、ダンパゴム 14 に一体に形成された円筒部 14 a が嵌合されている。さらに円筒部 14 a には、有底穴からなる係止部 14 b が形成され係合部材 8 の脚部 8 b が嵌合されている。

【0016】またダンパ機構 11 の第 1 の円板 12 は、内側円筒部 9 a の外周面の寸法より大きな寸法の内周面と、外側円筒部 9 b の内周面の寸法より小さい寸法の外周面が形成されている。ダンパ機構 11 の第 2 の円板 13 は、内側円筒部 9 a の外周面に圧入嵌合された内周面と、外側円筒部 9 b の内周面に圧入嵌合された外周面が形成されている。さらに第 2 の円板 13 の内周面には、複数の切欠き溝 13 a が形成され、内側円筒部 9 a の周壁を切り起こすことにより形成された複数の突起 9 f に嵌合されているとともに、第 2 の円板 13 は、内側円筒部 9 a に形成された複数のかしめ片 9 g により第 2 回転部材 9 に固定されている。

【0017】なお第 2 回転部材 9 は、軸受 10 をコンプレッサ 2 の円筒部 2 b に嵌合してスナップリング 15 を円筒部 2 b の溝に係止することにより、コンプレッサ 2 のハウジングに組み付けられている。

【0018】このような構成の動力伝達機構 1 は、弾性部材 7 の係合凸部 7 b を保持板 6 の係止穴 6 b に係合させた状態で、保持板 6 の保持部 6 a と第 1 回転部材 3 のフランジ部 3 b との間に弾性部材 7 の被挟持部 7 a が挟持されているので、また弾性部材 7 の支持部 7 c に支持された係合部材 8 の脚部 8 b がダンパ機構 11 の係止部 14 b に係合されているので、ダンパ機構 11 と係合部材 8 および弾性部材 7 と保持板 6 を介して第 2 回転部材 9 から第 1 回転部材 3 に動力が伝達される。また動力伝

達機構 1 は、保持板 6 の保持部 6 a と弾性部材 7 の被挟持部 7 a との摩擦結合部分に作用する動力伝達時の衝撃や、動力伝達中におけるトルク変動による衝撃をダンパ機構 11 で吸収することができる。

【0019】さらに動力伝達機構 1 は、回転軸 2 a に装着された第 1 回転部材 3 に過負荷が加わると、ダンパゴム 14 がねじられるとともに、保持板 6 の保持部 6 a の弾性復帰力による保持部 6 a と弾性部材 7 の被挟持部 7 a との摩擦結合力に抗して、弾性部材 7 の係合凸部 7 b が保持部 6 a の係止穴 6 b から離脱する。また、係合凸部 7 b が係止穴 6 b から離脱することにより、第 1 回転部材 3 と弾性部材 7 は相対的に回転して係合部材 8 の頭部 8 a がフランジ部 3 b に形成された陥入部 3 c 側に変位する。さらに、係合部材 8 の頭部 8 a は、弾性部材 7 の連結部 7 e の弾性復帰力によりフランジ部 3 b の陥入部 3 c に陥入されるとともに、係合部材 8 の脚部 8 b がダンパ機構 11 の係止部 14 b から抜けて離脱する。したがって、第 2 回転部材 9 から第 1 回転部材 3 への動力伝達が遮断される。

【0020】次に、この発明を別の実施の形態により説明する。図 6 は断面図であり、図 7 は図 6 の要部拡大図である。なお、これら図面に示された動力伝達機構 16 は、係合部材 8 の頭部 8 a を陥入部 3 c に陥入するための押圧部材 18 を設けた構成などが、動力伝達機構 1 と相異している。その他の同じ構成については、すでに使用した符号を図面に示すことにより、重複する説明を省略する。

【0021】動力伝達機構 16 は、金属の薄板で製造された環状の弾性部材 17 が設けられている。弾性部材 17 は、係合凸部 17 b が形成された被挟持部 17 a と、第 2 回転部材 9 側にプレス押し加工され底部に貫通穴 17 d が形成された凹状の支持部 17 c とが、弾性変形不可の円弧状の連結部 17 e で連結されている。また、弾性部材 17 の支持部 17 c には、係合部材 8 が支持されているとともに、係合部材 8 の頭部 8 a と支持部 17 c の底部との間には、係合部材 8 の脚部 8 b に嵌合された皿ばねからなる押圧部材 18 が介在されている。

【0022】このような構成の動力伝達機構 16 は、動力伝達機構 1 と同様に第 2 回転部材 9 から第 1 回転部材 3 に動力を伝達することができる。また、第 1 回転部材 3 に過負荷が加わると、保持部 6 a の弾性復帰力による保持部 6 a と被挟持部 17 a との摩擦結合力に抗して、弾性部材 17 の係合凸部 17 b が保持部 6 a の係止穴 6 b から離脱する。さらに、第 1 回転部材 3 と弾性部材 17 が相対的に回転するとともに、押圧部材 18 の弾性復帰力により、係合部材 8 の頭部 8 a が陥入部 3 c に陥入して係合部材 8 の脚部 8 b がダンパ機構 11 の係止部 14 b から抜けて離脱する。したがって、第 2 回転部材 9 から第 1 回転部材 3 への動力伝達が遮断される。

【0023】以上、この発明を実施の形態として示した

図面により説明したが、この発明の動力伝達機構は、カーエアコン用コンプレッサを駆動するモータ等に組み付けて使用することができる。またこの発明の動力伝達機構は、弾性部材の係合凸部と保持板の保持部に形成された係止穴とを係合する構成ではなく、摩擦板を介在する等の構成を採用して保持板の保持部と弾性部材の被挟持部との摩擦結合力を大きくしてもよい。さらにこの発明の動力伝達機構は、第 2 回転部材に保持板や弾性部材、係合部材、陥入部等を設け、第 1 回転部材に係止部が形成されたダンパ機構を設けた構成にすることができる。

【0024】

【発明の効果】第 1、第 2 発明の動力伝達機構は、コンプレッサ等に組み付けるとき、第 1 回転部材または第 2 回転部材のいずれか一方の回転部材に設けられた係合部材の脚部と、他方の回転部材に設けられた係止部とを係合させるだけでよいので、コンプレッサ等への組み付けが簡単にできる動力伝達機構を提供することができる。

【0025】第 3 発明の動力伝達機構は、第 1、第 2 発明の動力伝達機構において、第 1 回転部材または第 2 回転部材の円周方向を数等分した位置に、2 つの陥入部が円周方向に間隔をおいて設けられている構成を採用したので、第 2 回転部材または第 1 回転部材の回転方向に関係なく、コンプレッサ等に組み付けることができる。

【0026】第 4 発明の動力伝達機構は、第 1、第 2 または第 3 発明の動力伝達機構において、係合部材の脚部が係合された係止部が設けられ、第 2 回転部材または第 1 回転部材に連結されたダンパ機構を備えたので、保持板の保持部と弾性部材の被挟持部との摩擦結合部分に作用する動力伝達時の衝撃や、動力伝達中におけるトルク変動による衝撃をダンパ機構で吸収することができる。

【図面の簡単な説明】

【図 1】この発明の実施の形態として示された動力伝達装置の平面図である。

【図 2】図 1 の AA 線断面図である。

【図 3】図 2 の BB 線矢視図である。

【図 4】図 2 の CC 線矢視図である。

【図 5】動力伝達が遮断された状態で示された断面図である。

【図 6】別の実施の形態として示された動力伝達機構の断面図である。

【図 7】図 6 の要部拡大図である。

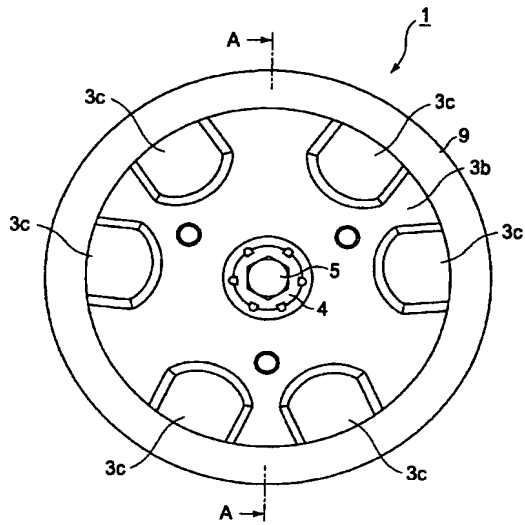
【符号の説明】

- 3 第 1 回転部材 (ハブ)
- 6 保持板
- 6 a 保持部
- 7 弾性部材
- 7 a 被挟持部
- 8 係合部材
- 9 第 2 回転部材 (プーリ)
- 11 ダンパ機構

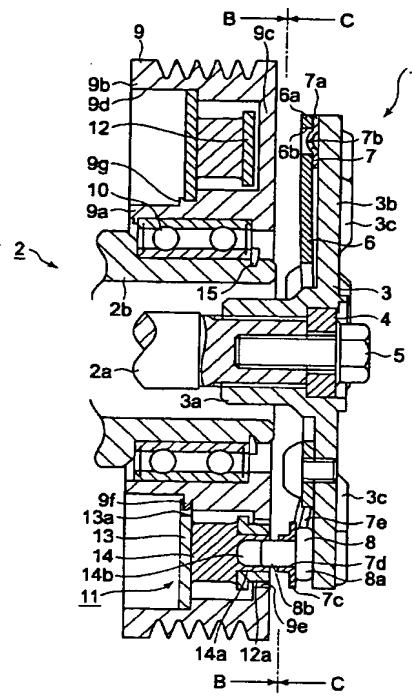
1 7 弾性部材

1 8 押圧部材

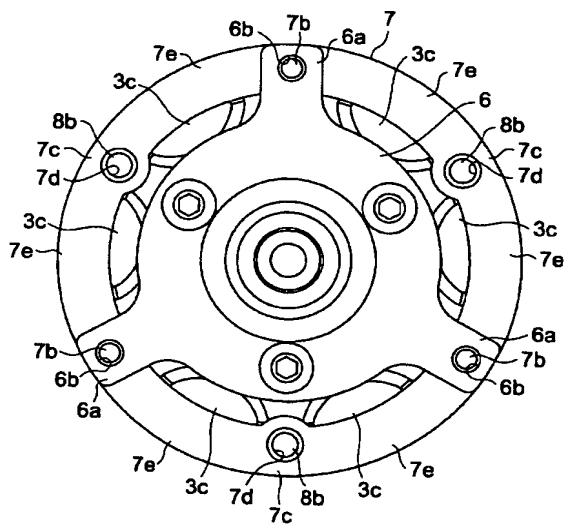
【図 1】



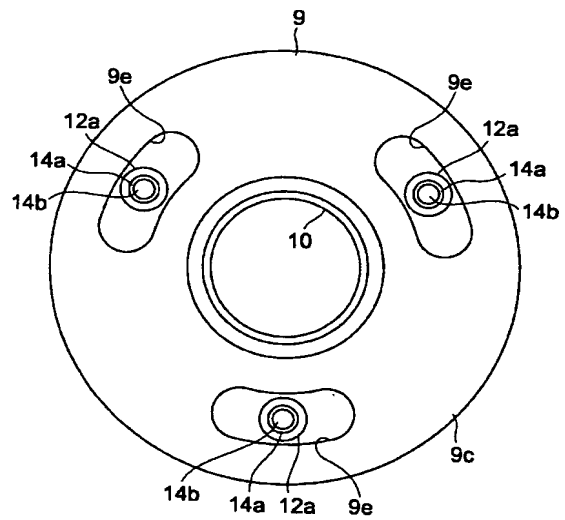
【図 2】



【図 3】



【図 4】



【図 7】

